

**Zeitschrift:** Revue économique Suisse en France  
**Band:** 76 (1996)  
**Heft:** 1: Service public : le débat

**Artikel:** L'assurance transport : ou l'aventure au long cours  
**Autor:** Pallandre, Christian  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-889334>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Les transports vers les pays de l'Europe de l'Est se développent mais ne sont pas exempts de difficultés.

**Assurer le transport  
des Chevaux de Marly,  
l'envoi d'avions de  
chasse ou  
l'expédition d'une  
voiture blindée  
au fin fond d'un port  
mal famé ...**

# L'assurance transport

**Voilà le quotidien des  
assureurs transport.**

## ou l'aventure au long cours



**Christian  
Pallandre**

Responsable  
du Département  
Commercial  
d'Helvetia  
Assurances

Un énorme véhicule demeura un moment instable, suspendu entre ciel et mer. Les élingues alourdies d'un poids inhabituel se tendirent le plus possible, au dernier degré de l'effort puis la charge, trop forte, eut le dessus. La lourde Mercedes blindée rompit ses derniers liens à vingt mètres du sol. Elle tournoya un moment, puis vrilla l'espace, emportant tout sur son passage ; enfin, elle s'arrêta sur le pont du cargo et finit par rejoindre la cale d'où elle était venue. Il se fit alors un grand bruit dans ce port du bout du monde ; les esprits, chauffés par le soleil du lieu, allèrent à l'essentiel : que dirait le Président qui, privé de sa magnifique commande venue de la loin-

taine Europe, allait probablement être mécontent ?

Et comment allaient réagir les assureurs de la marchandise au milieu du tumulte ?

Sans chercher dans les écrits de Paul Morand, Joseph Kessel ou Blaise Cendrars, un dérivatif à leurs durs travaux, les assureurs transport sont bien souvent témoins de quelque particularité. Agissant aux quatre coins du monde, sur des affaires par nature internationales, ils voient quelquefois poindre un de ces dossiers exotiques, inhabituels ou ardu, où leur savoir-faire peut complètement s'exprimer.

Du haut de leurs cités d'affaires, d'où ils contemplent la ville à l'envers, ils peuvent apercevoir un moment les rivages de Punta Arenas ou d'Aqaba, se trouver un temps entre Iskenderun et Pointe-Noire, suivre



les aléas de la marchandise qu'ils garantissent lorsqu'elle remonte le cours de l'Okoué, se pose directement entre deux murs de neige à Anchorage Airport ou arrive entre deux révolutions dans un pays lointain.

**L'histoire là aussi est authentique** et Helvetia Assurances y fut associée alors qu'un grand transporteur international s'était vu confier, il y a quelques années de cela, un envoi assez exceptionnel consistant en quatre avions de chasse bourrés d'électronique et de savoir-faire, pour un montant total, tenant compte du matériel de rechange et des pièces détachées, de 500 millions de FRF.

**La moindre des difficultés** fut de trouver un avion porteur capable d'absorber le tout en un seul trajet. Le choix se porta sur un énorme oiseau long de 73 mètres, d'un poids de 180 tonnes. Malheureusement, quelque temps avant l'envoi, un exemplaire de l'aéronef en question s'écrasa lors d'un vol de certification ce qui rendit la fiabilité de l'expédition moins certaine.

Mais à qui confier une telle charge dont il n'était pas avéré qu'elle puisse se remplacer aussi facilement, en cas de perte totale, qu'un simple envoi de machines-outils ou d'articles de Paris ?

Pour corser le tout, l'expédition dont il s'agit, se déroulait à un moment exceptionnellement agité. Les quotidiens français les plus sérieux soulignaient, quelques jours auparavant, que la capitale de destination était devenue le « quartier chaud » du globe suite à une deuxième tentative de coup d'état en six mois. Que dire de la sérénité des employés locaux du transitaire si l'aéroport et la capitale subissaient la tension des avions des soldats rebelles passant en rase-mottes au-dessus de leurs têtes ?

**Qu'allait-il advenir de cette expédition** d'une valeur à donner le vertige et pour laquelle plusieurs assureurs avaient pris une part de risque en absence, toutefois, de tout entrain excessif ?

Tout se termina pour le mieux et la garantie, cessant au pied de l'avion transporteur, ne fut pas appelée à jouer.

L'histoire ne dit pas toutefois à qui profitèrent les avions expédiés.

Est-ce à dire que tous les risques liés aux expéditions maritimes, terrestres ou aériennes ne sont que les chimères habilement exploitées par des journalistes en mal de copie ou des souscripteurs de compagnies d'assurances uniquement soucieux de développer sans difficulté leur chiffre d'affaires ?

Certes non, car au delà des expéditions ordinaires de manches de pioches entre Paris et Bourges ou Châteauroux, et les envois de sparterie et d'ouvrages pour dames de Castelnaudary à Combourg, il y a tout un monde de difficultés, d'incertitudes et d'aventure.

Lorsque l'imagination s'empare des demandeurs de garanties, il y a aussi beaucoup à faire. Imaginons par exemple qu'une récolte de riz du Vietnam ou de sorgho du Soudan, pas encore levée, présente pour un acheteur un tel intérêt qu'il accepte d'en effectuer le paiement plusieurs mois à l'avance. Bien entendu, il cherchera une contrepartie, c'est-à-dire une garantie qui lui permettra d'être indemnisé si ladite récolte ne peut être embarquée suite à un événement dûment identifié.

**C'est là que l'assurance transport proprement dite** se doit d'être imaginative. On vient déjà la chercher quand il s'agit de garantir des plates-formes de forage en mer ou des expéditions de satellites, alors pourquoi pas lorsqu'il s'agit de garanties financières accompagnant un envoi d'un bout du monde à l'autre ? C'est ce qu'elle a fait, non

sans difficulté d'ailleurs, car les réclamations furent au rendez-vous, la marchandise n'ayant pu finalement être expédiée pour cause d'embargo.

Terminons cette rapide anthologie de cas particuliers de l'assurance transport, véritable métier au long cours, par deux cas purement hexagonaux. Ils peuvent facilement accréditer l'idée que l'aventure est au bout

du chemin pour ceux qui savent y regarder.

Habituellement sereins, les bureaux des assureurs sont en effet parfois le réceptacle des difficultés multiples dues à l'activité humaine toujours renouvelée. Garantir par exemple la manutention des célèbres « Chevaux de Marly », ces admirables statues que voient les Parisiens dès qu'ils entrent sur les Champs-Élysées, n'est pas sans danger.

*“La difficulté du métier commençait à lui en donner le goût”*

*André Maurois*

**“Un envoi assez exceptionnel : quatre avions de chasse à caser dans un gros porteur de 180 tonnes.”**



**“Vivre sans  
risque  
est-ce vivre sans  
plaisir ?  
Probablement.”**

Quelle que soit la compétence du professionnel chargé de la manœuvre, les copies préparées pour remplacer les originaux rongés par le temps, ne pouvaient se substituer aux modèles, au moins dans leur valeur. Si les réclamations furent absentes, l'émotion fut grande.

**Parlons encore de cette expédition ferroviaire** exceptionnelle, sur wagon à trente-deux essieux, qui se proposait de transporter un matériel industriel de très haute valeur à destination d'un important client. Là aussi, les assureurs eurent à intervenir, car bien que le convoi se déplaçât à faible vitesse, il entama, en Forêt de Fontainebleau, une décélération mal contrôlée. Derrière la locomotive et devant le lourd engin, se trouvait - on ne sait pourquoi - une voiture de voyageurs, heureusement vide. Prise entre les deux, elle ne résista pas à la compression et sortit des rails conduisant son suiveur dans l'herbe folle et un tas de sable providentiel. Il fallut quarante-huit heures pour dégager le tout et vingt-deux

experts pour démêler l'écheveau des intérêts particuliers lors de l'expertise judiciaire. Que penser de l'accident, s'il s'était produit quelques centaines de mètres plus loin, à Moret-sur-Loing ?

Vivre sans risque est-il vivre sans plaisir ? Probablement. Au cœur de nos métropoles n'y a-t-il pas des aventuriers qui s'ignorent, de ceux desquels on pourrait dire, comme l'affirment certains assureurs américains, que sans eux New York n'aurait pu se construire ? Héritiers d'une longue tradition, ils sont au service du commerce et de l'industrie. Au moment où les échanges commerciaux de la France - quatrième exportateur mondial - sont au plus haut, ils ne peuvent que prospérer. C'est tout le bonheur qu'on peut leur souhaiter. +

***Les risques de chargement et déchargement des marchandises, les vols dans les ports du monde entier, posent des problèmes concrets aux industriels et aux assureurs transport.***

### **MERCI !**

Ce court article doit beaucoup au témoignage et au savoir-faire de **Jean-Marie Lazard, Officier de Marine**, Responsable du Service Souscription d'Helvetia Assurances (Courbevoie, France). Helvetia Assurances est la première compagnie étrangère opérant sur le marché français pour ce qui est de l'assurance transport.